

AZ UTASOK VÁLASZTÁSÁNAK HATÁSA A REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENTRE

THE IMPACT OF PASSENGERS' CHOICE TO THE AIRPORT MANAGEMENT

HORVÁTH SAROLTA NOÉMI PhD-hallgató

Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar

Abstract

In the past almost fifty years air transport has increased in such an extent as no other way of transport. Decisions concerning choosing the airport are of high importance due to the growing demand for air transport worldwide. Enlargement of airports running great passenger traffic are on the agenda all over the globe. Structure and development of airports are influenced by market conditions as well as the regulative system. Competition between airports may be measured with selection criteria of airports, namely with comparison of such factors as airport services provided and the kind of clients involved, population, economic activity, traffic congestion, continental access, furthermore the level of airport infrastructure and costs related to the use of services. Choosing the airport in an area with more airports may be influenced by various factors such as expanding capacity of airports, parking rules, development of the continental service system, quicker and less expensive continental service and more developed flight connection. The present study aims to introduce what challenges airport management has to face in a competition based on the aforementioned conditions.

1. Bevezetés

Annak ellenére, hogy a légi közlekedés keresletét kifejezetten erősen befolyásolja számos, szinte egyáltalán nem tervezhető, illetve előre nem látható tényező (például terrortámadások, háborúk, légköri változások, globális gazdasági válság), a világ számos vezető intézete a 2010 és 2029 közötti időszakra átlagosan 4–5%-os növekedést jósol a szektornak (IATA, 2011; Airbus, 2011; Boeing, 2011). Magyarországon megkérdezett üzemeltetők S. Tóth (2008) szerint nem panaszkodnak, nagyobb utasforgalomról és látványos fejlesztésekről számoltak be. Csökkent a fizetőképes kereslet, repülni azonban fogunk, leginkább addig, amíg olcsón kínálják járataikat a fapadosok – állítják a szakemberek. A kapacitásbővítés általában összetett probléma különösen azokban az esetekben, ahol egymáshoz közeli repülőterek működnek.

1.1. A repülőtér kiválasztás jelentősége

A légi utasok által alkalmazott repülőtér kiválasztási mechanizmusoknak az elemzése a kulcseleme egyrészt a hosszú távú tervezési stratégiáknak azon nagyvárosi térségekben, ahol több repülőtér is működik, másrészt a repülőtér vezetőinek, akiket egymással ellentétes érdekek vezérelhetnek a versenyző repülőterek miatt, amikor marketing stratégiákat alkotnak.

A repülőterek a légi közlekedési rendszer összekötő központjai. Az Európai Unióban alkalmazott gyakorlat szerint 2–300 kilométerenként szükséges, elsősorban az adott régió

kiszolgálását végző bázis kiépítése. A repülőtér kiválasztásával kapcsolatos döntések különösen jelentősek a világszerte növekvő légi közlekedési kereslet miatt. A több repülőtérrel rendelkező térségek elemzésének jól kialakult hagyományai vannak a közlekedésgazdaságtanban és a regionális gazdaságtanban. A kölcsönös összeköttetésben lévő repülőterek mérete és kialakítása egy meglehetősen bonyolult kutatási terület, amely különös odafigyelést igényel. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy a repülőterek szerkezetét és fejlesztését a piaci viszonyok, és a szabályozó rendszer egyaránt befolyásolja. Szabályozatlan légi közlekedési piacon a repülőtereknek a fedezeti pont eléréséhez elegendő utaslétszámmal kell bizonyítaniuk a létjogosultságukat. Egy több repülőtérrel is rendelkező térségben a repülőterek versenyeznek az érkező utasokért. Ezen felül, a nem feltétlenül egymáshoz közeli repülőterek versenyezhetnek egymással az átszálló utasokért.

2. A vizsgálat módszere

A kutatás során nemzetközi szakirodalmi forrásokra támaszkodva azt vizsgáltuk, hogy mely tényezők határozzák meg az utasok repülőtér kiválasztását olyan térségekben, ahol egymáshoz viszonylag közel több repülőtér is található. A kutatók egyetértenek abban, hogy az utasokat szegmentálni szükséges. A szegmentálás számos szempont szerint elvégezhető, figyelembe vehető az utazó neme, kora, foglalkozása és jövedelme. A legfontosabbnak azonban az utazás célja bizonyult.

Hess és Polak (2005 a, b, c) kifinomult modelleket alkotott, amelyek mutatják, hogy az utas viselkedése meghatározott módon változik a homogén, de egymástól különböző csoportok esetében, de sztochasztikusan az adott csoporton belül. Ezek a csoportok a hivatások és pihenési célból utazókat jelenti.

Marcucci és Gatta (2007) azonban számos kérdésben alapvetően újszerű megközelítést alkalmazott. Egy új, és részletes adatbázist készítettek Olaszország több repülőtérrel rendelkező régiójára vonatkozó repülőtér kiválasztással kapcsolatban. Ez intézményi- és szabályozórendszerét, valamint piaci jellemzőit tekintve határozottan eltér a korábbi esettanulmányoktól. A kapott eredmények kifejezetten hasznosak a korábbi kutatások tudományos és szakmai értékének tesztelésében és mérésében. A megalkotott modellben bemutatott megjelölt kinyilvánított preferencia-választási kísérletek értékes információkat szolgáltatnak a repülőtér vezetőinek és a döntéshozóknak egyaránt.

3. Repülőtér kiválasztás vizsgálata Közép-Olaszországban

Marcucci és Gatta (2007) kutatásait egy Közép-Olaszországban található négy, egymással versenyző repülőtérrel rendelkező régióban végezte. Ebben a térségben az alábbi repülőtereket találhatjuk: Ancona, Rimini, Forlì és Bologna. Modellszámításait 165 elkészített interjúra alapozták. Használták a kinyilvánított preferencia (stated preference, SP) adatokat, klasszikus szegmentációs megközelítést alkalmaztak. Hasonlóan más tanulmányokhoz, szerzők az induló utasoktól származó adatokra koncentráltak, ugyanis az érkező utasok általában nem elérhetőek, az átszállók véleménye pedig kevésbé releváns a kutatás szempontjából.

Az adatgyűjtésre használt módszertan a kinyilvánított preferencia kiválasztási kísérleteken alapult, amely leírja a négy vizsgált repülőtér közötti lehetséges választásokat. A kinyilvánított preferencia felmérésben a válaszadókat arra kérték, hogy hasonlítsák össze a

választási lehetőségeket, és válasszák ki azt, amely a legnagyobb hasznosságot biztosítja. A feltehetően legfontosabb jellemzők kiválasztása fókuszcsoporthoz és irodalmi áttekin-
tően keresztül valósult meg. A jellemzők szintjeit azért határozták meg, hogy valóságos
választási lehetőségeket teremthessenek. Az öt kiválasztott jellemző a repülőtéri vezetés
felügyelete alatt állt. Ezek a tényezők az alábbiak:

- a légitársaság típusa (fapados, vagy hagyományos),
- átszállásra való alkalmasság (alacsony, közepes, magas szintű),
- várakozási idő hossza (rövid, közepes, hosszú),
- repülőtéri parkolóhely típusa (kicsi és fizetős, nagy és fizetős, kicsi és ingyenes,
nagy és ingyenes),
- járatgyakoriság (naponta egy járat, naponta két járat, naponta három járat).

Valamennyi számítógép segítségével készített interjú a nyolc hipotetikus választási le-
hetőségből lett összeállítva, ahol a kiválasztott válaszadót megkérték, hogy értékelje a
négy repülőtér és nyilatkozzon, hogy számára melyik a legkedvezőbb. A kutatás során
188 interjú készült, melyből 78 közvetlenül a négy repülőtérén, 110 pedig közvetlenül a
repülőtér közelében. Az elsődleges adatminőségi ellenőrzést követően 23 interjút el
kellett vetni, így összesen 165-öt használtak.

3.1. A kutatás főbb eredményei

Néhány olyan paraméter került meghatározásra, amelyek nem pontértékkel, rangsoro-
lással, hanem abszolút értékeivel fejezik ki a repülőtér közötti különbségeket. Ilyen
például a repülőjegy előfoglalás időtartama napokban kifejezve, a repülőtér elérésére for-
dítandó idő percekben és az elérésre fordított költségek részaránya százalékosan. Ezeket
mutatja az 1. táblázat.

1. táblázat. A repülőtér minősítésének néhány kvantitatív jellemzője

(Forrás: Marcucci és Gatta, 2007)

Table 1. Some quantitative parameter of qualification of airports

Megnevezés	Ancona		Bologna		Forlì		Rimini	
	Átlag	Szórás	Átlag	Szórás	Átlag	Szórás	Átlag	Szórás
Előfoglalás (nap)	37,07	24,283	27,23	17,719	27,44	14,623	41,82	23,481
Repülőtér elérési ideje (perc)	61,74	45,249	116,94	60,576	73,97	47,019	49,09	27,370
Repülőtér elérési költségének részaránya (%)	14,40	10,475	29,35	14,377	19,64	28,260	16,55	8,904

Az 2. táblázatban a légitársaságok rangsorolásának eredményeit láthatjuk, azokat (be-
leértve a fapadosokat és a hagyományosakat is), amelyek legalább tíz értékelést kaptak.
Nagyon érdekes, hogy összességében nincs lényegi különbség a két légitársaság-típus
között (6,85 a hagyományos és 6,82 a fapados légitársaságok átlagpontszáma). Ezzel
együtt azért néhány különbség megmutatkozik a légitársaságok egyenkénti értékelésében.
Az adatváltozók három kategóriába való osztályozása a megfelelő gyakorisági megoszlá-
sokon alapultak azzal a szándékkal, hogy minden osztályban homogenitás valósulhasson
meg. A modell magyarázó képessége lényegesen növekedett és érdekes információk mu-
tatóztak meg. A használt 66 változó közül 19 volt statisztikailag szignifikáns. Egyenként
a változók a legnagyobb hatást az alacsony költségre (low cost, LC) gyakorolták, amely
ebben az esetben a fiatalok, az alacsony jövedelműek, majd őket követve a fapados magas
jövedelmű és a fapados idős kategóriák hatása képviseli, amely a fapados légitársaságok

jelenlétéből adódik, valamely tényező választási lehetőségein belül. Az összes lényeges változó jelzését és relatív súlyát a csak a kedvező járat-összeköttetés és magas jövedelem relatív súlyának félreérthető értelmezését várták, amely még ha pozitív is, alacsonyabb, mint a kedvező járat-összeköttetés és alacsony jövedelem együtthatója.

1. táblázat. Az Anconai, Rimini, Flori és Bolognai repülőterek főbb jellemzői a megkérdezettek véleménye szerint
(Forrás: Marcucci és Gatta, 2007)

Table 2. Main characteristics of Ancona, Rimini, Flori and Bologna airports according to surveyed people

Megnevezés	Ancona		Bologna		Forli		Rimini	
	Érték	%	Érték	%	Érték	%	Érték	%
FOGLALÁS								
Utazási iroda	28	65,1	51	70,8	14	35,9	2	18,2
Internet	15	34,9	18	25,0	25	64,1	8	72,7
Egyéb			3	4,2			1	9,1
Összesen	43	100,0	72	100,0	39	100,0	11	100,0
UTAZÁS CÉLJA								
Hivatalos	10	23,3	13	18,1	8	20,5	1	9,1
Pihenés	29	67,4	59	81,9	30	76,9	10	90,9
Egyéb	4	9,3			1	2,6		
Összesen	43	100,0	72	100,0	39	100,0	11	100,0
LÉGITÁRSASÁG TÍPUSA								
Fapados	23	53,5	17	23,6	39	100,0	10	90,9
Hagyományos	20	46,5	55	76,4			1	9,1
Összesen	43	100,0	72	100,0	39	100,0	11	100,0
ÁTSZÁLLÁSI LEHETŐSÉG								
Rossz	12	7,3	11	6,7	34	20,6	10	6,1
Átlagos	106	64,2	57	34,5	94	57,0	91	55,2
Jó	47	28,5	97	58,8	37	22,4	64	38,8
Összesen	165	100,0	165	100,0	165	100,0	165	100,0
VÁRAKOZÁSI IDŐ								
Rövid	81	49,1	36	21,8	89	53,9	70	42,4
Közepes	80	48,5	101	61,2	72	43,6	88	53,3
Hosszú	4	2,4	28	17,0	4	2,4	7	4,2
Összesen	165	100,0	165	100,0	165	100,0	165	100,0
PARKOLÁS TÍPUSA								
Kicsi és fizetős	80	48,5	25	15,2	109	66,1	112	67,9
Nagy és fizetős	54	32,7	134	81,2	26	15,8	24	14,5
Kicsi és ingyenes	18	10,9	1	0,6	22	13,3	19	11,5
Nagy és ingyenes	13	7,9	5	3,0	8	4,8	10	6,1
Összesen	165	100,0	165	100,0	165	100,0	165	100,0
JÁRATGYAKORISÁG								
Naponta egy	60	36,4	7	4,2	96	58,2	86	52,1
Naponta kettő	90	54,5	54	32,7	60	36,4	69	41,8
Naponta három	15	9,1	104	63,0	9	5,5	10	6,1
Összesen	165	100,0	165	100,0	165	100,0	165	100,0

Az alacsony költség (low-cost, LC), amely egy adott választási listában a fapados légitársaságok jelenlétének eredményét mutatja meg, a változók között a legerősebb hatással bír a repülőtér jellemzőinek leírásában. A repülőtér eléréséhez szükséges idő és a járat

összeköttetések statisztikailag csak akkor szignifikánsak, ha magas értéket kaptak. A várakozási idő hosszának csak akkor van negatív hatása a választásra, amikor hosszú. Valójában a közepes várakozási időnek pozitív hatása van a hasznosságra, még ha az kisebb is, mint a rövid várakozási idő esetében.

A járatgyakoriság paraméterei egyrészt statisztikailag szignifikánsak, másrészt a járatgyakoriság napi kettőről háromra történő emelkedése gyakorolja a legnagyobb hatást a hasznosságra. Végezetül, a parkolási lehetőségekkel kapcsolatban érdekes megjegyezni, hogy ennek a változónak csak abban az esetben van szignifikáns hatása a kiválasztásra, ha a parkoló nagy és ingyenes.

4. Következtetések

Valójában, ismerve valamennyi repülőtérre vonatkozó saját preferencia rendszert, a többiek számára lehetővé teszi, hogy a döntésekről informálódjanak, amikor végrehajtják a szabályozóbeli és intézményi változtatásokat. Ugyanakkor ez lehetővé teszi az adott repülőtér számára, hogy megfelelő versenystratégiákat alkalmazzon egy komplex és folyamatosan változó környezetben.

Az alapvető kérdés az, hogy mely tényezők határozzák meg egy több repülőtérrel rendelkező térségben a kereslet szintjét, és hogyan tudják a repülőterek ezeket alkalmazni arra, hogy minél több utast nyerjenek meg maguknak. Egy ilyen térségben az utasoknak repülőteret és légitársaságot egyaránt kell választaniuk. A repülőtereknek az utasokért folytatott versenyének elemzésekor nem hagyhatóak figyelmen kívül a légitársaságoknak a repülőterek szabályrendszerére adott válaszai.

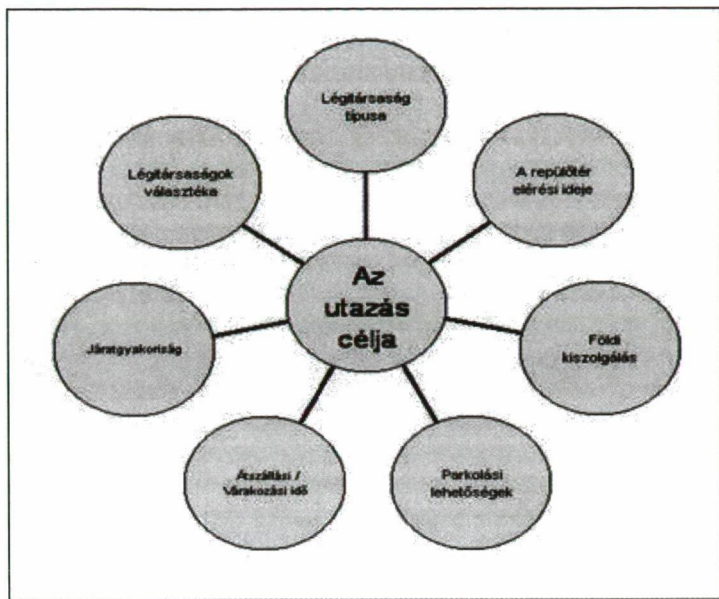
Választási lehetőségeknek léteznek klaszterei, amelyeket az a repülőtér hoz létre, amely a légitársaságokat működteti. Egy légitársaságnak kétféle versenytárral kell szembenéznie:

- ugyanarról a repülőtérrel működtetett versenytársak, illetve
- más repülőterekről működtetett versenytársak.

A hivatalos célból utazók elsősorban az utazással kapcsolatos kényelmi szempontokra érzékenyek (a repülőtér elérési ideje, járatgyakoriság, illetve parkolási lehetőségek), míg a pihenési célból utazóknál a kiválasztás legfőbb szempontja a repülőjegy, illetve a szolgáltatások árának színvonala. Ez tehát azt jelenti, hogy az üzleti célból utazók keresletének árrugalmassága alacsonyabb, mint a turistáké.

Az 1. ábra összefoglalja azon tényezőket, amelyek befolyásolják a repülőterek kiválasztását. Az utasok választásának alapját az utazás célja adja. Attól függően, hogy hivatalos vagy pihenési célból repülnek-e, a befolyásoló tényezők különböző súlyozással jelezhetők meg. A befolyásoló tényezők az alábbiak:

- A légitársaságok típusa,
- A légitársaságok választéka,
- A repülőtér elérési ideje,
- A járatgyakoriság,
- Átszállási és várakozási idő,
- A földi kiszolgálás színvonala,
- Parkolási lehetőségek.



1. ábra. A repülőtér kiválasztását befolyásoló tényezők rendszere
(Forrás: saját szerkesztés)

Figure 1. System of factors determined the airport choice

A vizsgálat eredményei alapján általánosan elmondható, hogy a több egymáshoz közeli repülőterekkel rendelkező térségekben kifejezetten meghatározó az utasok számának utazás célja szerinti megoszlása. Így ugyanis ott, ahol a pihenési célból utazók aránya magasabb, nagyobb hangsúlyt érdemes helyezni a szolgáltatások ár-érték arányára, valamint az olcsóbb megoldások elérhetőségére. Azokban a körzetekben viszont, ahol jelentősebb a hivatalos célból utazók aránya, inkább az utazás kényelmével a kiszolgálás logisztikájával kapcsolatos szempontokra célszerű koncentrálni. A vizsgált térségek további szempontok szerint is vizsgálhatók és összehasonlíthatók.

Felhasznált irodalom

- Airbus (2011): Global Market Forecast. (www.airbus.com) Letöltve: 2011. május 13.
 Boeing (2011): Current Market Outlook. (www.boeing.com) Letöltve: 2011. május 13.
 Hess, S., Polak, J. W. (2005a): Accounting for Random Taste Heterogeneity in Airport Choice Modelling. Transportation Research, Record 1915. pp. 36–43.
 Hess, S., Polak, J. W. (2005b): Exploring the Potential for Cross-Nesting Structures in Airport Choice Analysis: A Case-Study of the Greater London Area. Transportation Research, Part E: Logistics and Transportation Review. 42 (2). pp. 63–81.
 Hess, S., Polak, J. W. (2005c): Mixed Logit Modelling of Airport Choice in Multi Airport Regions. Journal of Air Transport Management. 11(2). pp. 59–68.
 IATA (2011): Air Transport Market Analysis – March 2011. (http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/MIS_Note_Mar11.pdf) Letöltve: 2011. május 13.
 Marcucci, E., Gatta, V. (2007): Quality and Public Transport Service Contracts. European Transport. 36. pp. 92–106.
 S. Tóth A. (2008): Harc lesz: kemény verseny várható a repülőterek között. Hírszerző, 2008. június 19. (www.hirszerzo.hu) Letöltve: 2010. november 30.